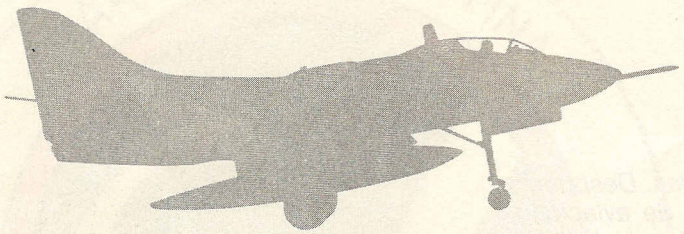
ARMADA ARGENTINA
3ra ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE
3-A-304
3-A-305
ARMADA
ARMADA
MALVINAS
LA GUERRA AEREA



SKYHAWK

3 ESCUADRILLA DE CAZA Y ATAQUE

En 1971/72 el Comando de Aviación Naval recibió dieciséis A-4B Skyhawks reacondicionados de la marina de Estados Unidos. Para su exportación a la Argentina el Departamento de Defensa los designó como modelos A-4Q y esta sigla fue usada siempre por el CANA (la Fuerza Aérea Argentina pasó por alto la designación de ''A-4P'' otorgada a sus A-4B y continuó identificándolos con esta última). Estos aparatos reequiparon la 2$^{da.}$ Escuadrilla de Caza y Ataque del CANA, uno de los componentes de la 3$^{ra.}$ Escuadra Aeronaval con asiento en la base de Comandante Espora, de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires. Poco después de su entrega, por razones de organización, la unidad de los Skyhawks cambió de número, convirtiéndose en la 3$^{ra.}$ Escuadrilla. Sin embargo, la variante se hizo sólo ''en los papeles'' porque, tanto el personal como los aparatos, quedaron en Espora con la 3$^{ra.}$ Escuadra.

Para marzo de 1982 la unidad había perdido a seis de sus aparatos en accidentes, tres de ellos durante despliegues normales en el portaviones ''25 de Mayo''. Otros dos Skyhawks habían sido radiados, así que sólo ocho máquinas quedaban en condiciones operacionales. Es que en 1982 los A-4Q eran aparatos viejos y gastados y aunque su poderío iba a ser aumentado por la incorporación de los ''Super Etendards'', la 3$^{ra.}$ Escuadra estaba analizando activamente la manera de extender la vida operacional de la escuadrilla. La opción más atractiva era la adquisición de nuevos modelos de ''Skyhawks'', pero esto parecía poco probable, dado que los Estados Unidos estaban ya obstaculizando las operaciones de los A-4Q del CANA. Aunque en 1982 la actitud de la administración Reagan sobre el suministro de armas a la Argentina mostraba indicios de flexibilización, el embargo impuesto por sus predecesores había afectado seriamente las operaciones de los ''Skyhawks'' de Espora.

La 3$^{ra.}$ Escuadrilla embarcó ocho aparatos en el ''25 de Mayo'' –buque insignia de la Fuerza de Tareas 20– para los ejercicios de fines de marzo y su histórico viaje desde Puerto Belgrano el 28 de ese mes. La ''Fuerza de Tareas 20'' tenía como misión la protección de los elementos de asalto de la Fuerza de Tareas 40 de la operación ''Rosario'' cuando éstos desembarcasen en Malvinas, el 2 de abril. Sin embargo, aunque el ''25 de Mayo'' se mencionó profusamente en los medios de información argentinos en esa época, no fue necesario el despegue de ningún Skyhawk para la recuperación de las islas. Poco después de esta exitosa operación un avión, el 0658/3-A-305, efectuó una breve visita al aeródromo de Puerto Argentino, quizás para una inspección de las condiciones de la pista y hacer un poco de publicidad.

Una vez que se hubo consolidado la posición en Malvinas todos los buques de la flota retornaron a sus puertos de origen y los ''Skyhawks'' de la 3$^{ra.}$ Escuadrilla pronto estuvieron en Espora, para operaciones de rutina y un eventual despliegue en el ''25 de Mayo''. Sin embargo, la situación cambió y a mediados de abril la unidad se encontraba nuevamente a bordo del portaviones, con la convicción de que una batalla naval con la Fuerza de Tareas británica, que había salido hacía diez días de Portsmouth, era una posibilidad concreta. La ''Fuerza de Tareas 79'' –de la cual el ''25 de Mayo'' era una de las unidades más importantes– había zarpado entre el 15 y el 17 de abril y durante las dos semanas siguientes la flota estuvo dedicada a maniobras en gran escala, para estar en condiciones de combate para el 30 de abril. No ha sido posible identificar positivamente a los ocho Skyhawks que se embarcaron, pero los diez que tenía la unidad, incluidos los dos radiados eran:

0654 / 3-A-301	0658 / 3-A-305	0662 / 3-A-309
0655 / 3-A-302	0659 / 3-A-306	0665 / 3-A-312
0657 / 3-A-304	0660 / 3-A-307	0667 / 3-A-314
	0661 / 3-A-308	

El portaviones no participó en los combates del 1° de mayo, pero en las primeras horas del 2, el ''25 de Mayo'' había establecido que la flota británica se encontraba, aproximadamente, a 150 millas al sudeste y la Fuerza de Tareas 79 permaneció en alerta. A continuación de nueve prematuros lanzamientos en misiones de defensa desde el ''25 de Mayo'' hubo mucha actividad durante la noche en las fuerzas de portaviones de ambos adversarios y el CANA estaba dispuesto a iniciar la ofensiva en las primeras horas del día 2. Las tripulaciones de la 3$^{ra.}$ Escuadrilla fueron convocadas para una sesión informativa a las 0500Z (duró dos horas) y se les señaló que los ocho Skyhawks iban a ser lanzados contra el enemigo. Cada uno iba armado con bombas y tendrían que volar sin escolta. En previsión de un ataque de este tipo la flota británica entró en

alerta a las 1015Z. Sin embargo, la incursión no se efectuó y algunas fuentes indicaron que los vientos –inusualmente débiles– impidieron esa mañana el despegue de los ''Skyhawks'' cargados al máximo.

Sin su carga completa de combustible los aviones no habrían tenido la autonomía suficiente para alcanzar al enemigo sin una inaceptable modificación de su armamento. En realidad la 3ra. Escuadrilla no atacó al ''Invencible'' porque alrededor de las 0900Z un S-2E Tracker informó que no podía ubicar en su radar al portaaviones británico. Mas tarde, a las 1858Z, el crucero argentino ''General Belgrano'' fue torpedeado y el ''25 de Mayo'' que había logrado despistar a otro sumergible que lo seguía furtivamente, retornó a aguas territoriales. En consecuencia la 3ra. Escuadrilla no estuvo destinada a participar en una clásica batalla de portaviones como se había anticipado. El ''25 de Mayo'' regresó a Espora para prepararse en vista de la nueva e inevitable fase de la guerra.

El 9 de mayo su comandante, el capitán de corbeta Rodolfo Castro Fox, condujo a la unidad a la base naval de Río Grande, desde donde se esperaba pronto entrase en acción junto con los aviones de la Fuerza Aérea ya desplegados allí. Doce pilotos y en principio ocho aparatos fueron llevados, aunque se estaban haciendo todos los esfuerzos posibles para reacondicionar a los dos radiados (finalmente ambos volvieron a volar y por lo menos uno fue utilizado en misiones de combate). Durante las dos semanas siguientes la escuadrilla efectuó vuelos de entrenamiento, en anticipación de que un desembarco británico en Malvinas pondría a los buques al alcance de ataques lanzados desde Río Grande. Finalmente, al atardecer del 20 de mayo, se recibieron informes concretos sobre una inusual actividad de los ingleses y al día siguiente se confirmó, mediante un reconocimiento aéreo, que se trataba del tan esperado desembarco.

A las 1315Z del 21 de mayo la 3ra. Escuadrilla envió dos secciones de tres aviones para atacar a un blanco no muy bien definido en el estrecho de San Carlos. Los líderes de cada una eran Castro Fox y el capitán de corbeta Carlos Zubizarreta, el primero llevaba como numerales al teniente de navío Carlos Benítez y al teniente de fragata Daniel Olmedo y el segundo al teniente de navío Carlos Oliveira y al teniente de corbeta Félix Médici. En el lenguaje operacional del CANA fueron denominados como ''1ra. sección'' y ''2da. sección'' y las dos constituían una ''división''. Sin embargo, la operación fue lanzada prematuramente, sin información adecuada y confiable sobre el poten-

La última fotografía del capitán de corbeta Carlos M. Zubizarreta, preparándose a despegar desde Río Grande en la misión de bombardeo que tendría para él trágico final. La identificación pintada junto a la cabina del A-4Q Skyhawk no corresponde a su nombre, pero esto era algo frecuente entre los argentinos, ya que más de un piloto compartía la misma máquina y éstas les eran asignadas según las disponibilidades a la hora de la misión. (Comando de Aviación Naval).

En la página 45, el portaviones ARA "25 de Mayo" navegando con sus A-4Q embarcados. Las 34 salidas de combate que efectuaron sus aviones fueron, empero, en su mayoría, desde la Base Aeronaval de Río Grande, en Tierra del Fuego.

cial y la ubicación de la flota británica. Las órdenes fueron cambiadas cuando se encontraban en camino y entonces, en medio de cierta confusión, fueron llamados nuevamente a Río Grande antes de llegar al blanco. Una vez en la base, los pilotos dejaron los aviones que fueron cargados nuevamente de combustible y preparados para los hombres de la "2da. división".

La primera misión de la "2da. división" fue comandada por el capitán de corbeta Alberto Philippi y sus numerales eran el teniente de navío José Arca y el teniente de fragata Marcelo Márquez. El teniente de navío Benito Rotolo era el jefe e la 2da. sección y sus numerales eran el teniente de navío Roberto Sylvester y el teniente de fragata Carlos Lecour. Cada "Skyhawk" llevaba cuatro bombas "Snakeye" de 500 libras, cargadas debajo del fuselaje, mientras que en los extremos de las alas se ubicaron tanques suplementarios de combustible. El CANA no utilizó el 21 de mayo a los KC-130H de la Fuerza Aérea para reabastecimiento en vuelo, así que había poco margen para errores de navegación u otro tipo de dificultades en el camino. Una fragata que se creía que actuaba como parte de un "piquete" de radar en el estrecho de San Carlos fue asignada como blanco de la "2da. división" y aparentemente se encontraba aislada, al sur de la fuerza principal de desembarco.

La sección de Philippi despegó poco después de las 1730Z seguido por los aviones de Rotolo a las 1745Z. Si no encontraban el blanco asignado debían atacar a cualquier otro barco. Todos los pilotos habían recibido instrucciones de mantenerse cuidadosamente alejados de las patrullas de combate de "Sea Harriers" que se estimaban se hallablan sobre Gran Malvina. El cruce hacia las islas se efectuó a 30.000 pies y Philippi descendió a nivel del mar para su aproximación final desde el sur. El tiempo era malo, con las acostumbradas nubes bajas y chaparrones, pero los Skyhawks pudieron pasar fácilmente del estrecho de San Carlos al de Grantham. Allí efectuaron un suave giro a la derecha y luego se lanzaron hacia al oeste para atacar a una fragata que se encontraba en San Carlos, junto a la Isla Noroeste. La "Ardent" ya había sufrido esa tarde por la acción de los aviones de la Fuerza Aérea y no estaba en condiciones de soportar otro ataque de cazasbombarderos argentinos. Philippi había tenido primero la intención de usar sus cañones de 20 mm contra la nave pero, como sucede a menudo, éstos se trabaron así que se lanzó directamente al ataque con bombas. Junto con Arca efectuaron con éxito varias pasadas desde popa y los dos alcanzaron a la "Ardent" con sus proyectiles. Parece que Márquez tuvo menos éxito, pero esto no importó porque la "Ardent" se encontraba ya mortalmente dañada por el jefe de sección y su numeral. El barco ardiente fue pronto abandonado y se hundió al atardecer del día siguiente.

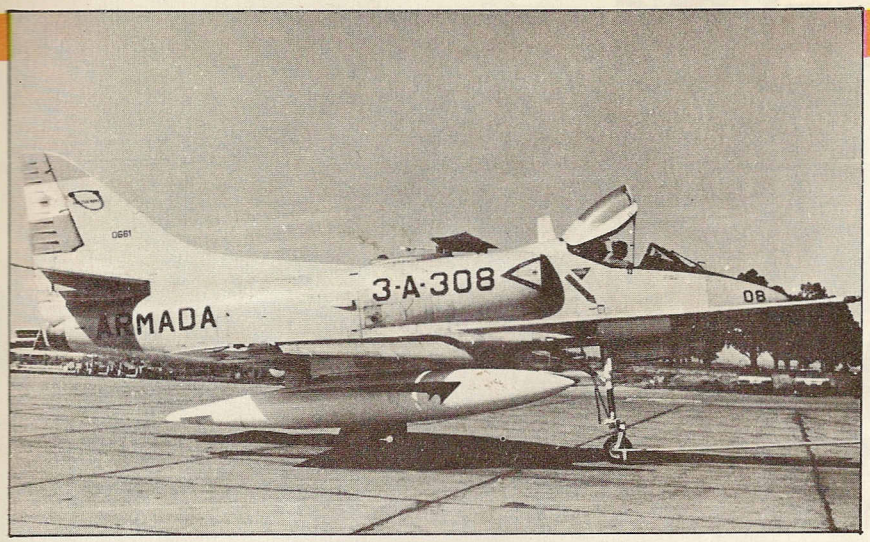
Pero la "Ardent" había dirigido considerable fuego antiaéreo contra los "Skyhawks" y el avión de Arca presentaba varios impactos. Además habían sido divisados momentos antes por "Sea Harriers" del Escuadrón 801 que se encontraban de patrulla, los que tuvieron pocas dificultades para distinguir el color gris claro de los "Skyhawks" del CANA, en contraste con los sombríos tonos del crepúsculo. Los tres aviones habían volado una diez millas hacia el sur sobre el estrecho de San Carlos y se encontraban al oeste de la Isla Cisne, cuando fueron interceptados por los "Sea Harrier" del Escuadrón 800 del teniente de navío Clive Morrell y del teniente de fragata John Leeming.

Aunque Márquez los vio antes de que los atacaran y tuvieron tiempo de lanzar sus tanques suplementarios, los tres "Skyhawks" tenían pocas posibilidades de escapar de los "Sea Harriers" que se aproximaban rápidamente. El primer AIM-9L de Morrell, disparado desde su XZ-457, estalló en la parte posterior del "Skyhawk" de Philippi, el 0660/3-A-307 y cuando se partió la sección de cola, el piloto se eyectó. El segundo misil de Morrel no se disparó inmediatamente así que éste atacó con sus cañones al "Skyhawk" de Arca, el 0665/3-A-312. El aparato recibió varios impactos en las alas y Arca escapó por poco (de lo que no se dio cuenta), cuando el segundo "Sidewinder" se disparó solo. Sin embargo, Arca tenía otros problemas más importantes y pensó en eyectarse cuando advirtió que su aparato todavía podía mantenerse en el aire y que el Sea Harrier se había ido. Sin embargo, Márquez no fue tan afortunado y murió cuando el XZ500 de Leeming lo atacó desde atrás con sus cañones. A muy baja altura sobre el estrecho de San Carlos, su "Skyhawk", el 0667/3-A-314 estalló y se desintegró.

Arca luchó por llegar a Puerto Argentino con la intención de aterrizar allí, pero para su desconsuelo, tuvo grandes dificultades para comunicarse con el controlador de la Fuerza Aérea. Cuando logró hacerlo, por intermedio de un helicóptero de Ejército UH-1H se le informó que había perdido la rueda izquierda del tren de aterrizaje y que tenía que eyectarse. Finalmente abandonó el avión sobre la costa en el extremo de la pista y fue rescatado por el mismo UH-1H del Batallón de Aviación de Combate 601 que lo había ayudado momentos antes. Su averiado avión se negó resueltamente a caer a tierra y finalmente fue derribado por fuego antiaéreo sobre la playa, al sur del aeródromo. Mientras Arca era extraído de las aguas su jefe de sección era rescatado de una zambullida similar en Port King y después de haber hallado a algunos isleños, el 24 de mayo retorno ileso a Río Grande, el día 30.

La sección de Philippi había atacado a la "Ardent" a alrededor de las 1810Z y unos quince minutos más tarde la de Rotolo lo siguió desde el sur en una ruta similar. Se aproximaron por encima de Lafonia y cruzaron la costa sobre el lado sur del estrecho de Grantham, antes de virar al oeste a través del de San Carlos. Allí atacaron a una fragata no identificada (probablemente la "Ardent"), en el medio del estrecho, pero aunque varias bombas cayeron cerca del barco se cree que ninguna le causó daños. Después de efectuar un violento viraje hacia el norte, para evitar el fuego de un buque cercano, la sección cruzó la costa de Gran Malvina al norte de Puerto Howard y continuó hacia el oeste a baja altura. Aunque los aviones de Lecour y Sylvester habían sufrido algunos impactos de metralla durante el ataque, los tres aparatos pudieron trepar hasta 25.000 pies y regresar a Río Grande.

En la mañana del 23 de mayo la 3ra. Escuadrilla tenía solamente cuatro aviones operables –uno de los averiados durante el ataque todavía estaba siendo reparado– y en consecuencia se planeó la siguiente misión sobre San Carlos de acuerdo con los aparatos disponibles. El



Arriba: el 0661/ 3-A-308 con el típico esquema de pintura gris claro con el que combatieron los aviones de la 3a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, fotografiado en Espora en noviembre de 1982, (Alfred Price).

Abajo: el 0658/ 3-A-305, que operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79, fotografiado a bordo cuando se desarrollaba la tensa espera de hacer contacto con la flota británica que finalmente se frustró. En primer plano, bombas Snakeye, en una de las cuales se alcanza a leer un mensaje muy apropiado.

comandante, capitán de corbeta Castro Fox debía dirigir el vuelo uno de los ''Skyhawks'' de la 2$^{da.}$ sección, equipado con un equipo de VLF ''Omega'' (este instrumental había sido usado por primera vez por Rotolo y Sylvester el 21 de mayo).

Debía guiar a Zubizarreta, Benítez y Oliveira en un ataque contra cualquier blanco rentable en el estrecho de San Carlos. Duras lecciones habían sido aprendidas por el CANA y la Fuerza Aérea desde el 21 de mayo y en consecuencia los KC-130H iban a ser utilizados para reaprovisionamiento en vuelo en todas las misiones sobre San Carlos o más allá. La carga de combustible debía efectuarse en la primera fase de la misión y el horario de los próximos vuelos del CANA debía ser cuidadosamente coordinado con los del Comando de la Fuerza Aérea Sur. El reaprovisionamiento fue previsto para las 1620Z a unas 200 millas al Este de Río Grande.

El vuelo despegó a las 1535Z y los cuatro Skyhawks no tuvieron dificultades para encontrar al KC-130H a 12.000 pies en un cielo azul y sin nubes.

Sin embargo, la operación no estuvo libre de inconvenientes y Oliveira se vio obligado a regresar a la base, cuando su avión se negó a admitir combustible en los tanques suplementarios. Los otros se aproximaron a Gran Malvina a baja altura desde el oeste, cruzando la costa justo al norte del Monte Rosalía. Estaban citados para seguir a un vuelo de Skyhawks de la V Brigada en la zona del estrecho de San Carlos y fueron éstos los que quince minutos antes habían alcanzado a la fragata ''Antelope'' con dos bombas que no estallaron. Los tres aviones de la 3$^{a.}$ Escuadrilla irrumpieron desde el oeste y cada piloto seleccionó a un buque de guerra para efectuar un ataque individual. A pesar de que hicieron buenas aproximaciones a baja altura hacia sus blancos no se registró ningún impacto y Zubizarreta por una falla del mecanismo, no pudo lanzar sus cuatro bombas.

Sin embargo, los tres pilotos fueron afortunados porque se las arreglaron para escapar sin ser alcanzados por el intenso fuego antiaéreo dirigido contra ellos. Minutos después se reagruparon sobre Gran Malvina y en ese momento Castro Fox se dio cuenta de que uno de sus tanques suplementarios no transfería combustible a

los de las alas.

Sin embargo, utilizando su nuevo equipo de navegación pudo determinar su posición exacta y en consecuencia el óptimo consumo de combustible que lo llevaría a Río Grande. Por suerte tenía suficiente y los tres regresaron a la base sanos y salvos. Castro Fox aterrizó después de los otros y vio alarmado al avión de Zubizarreta en un costado de la pista, adonde había patinado luego de tocar tierra.

Había aterrizado con su carga de bombas intacta y perdió el control del aparato cuando a éste se le reventó una cubierta.

Consciente de las 2.000 libras de explosivo que llevaba al ver que la máquina se salía de pista Zubizarreta se eyectó y como no tenía velocidad ni altura suficientes el paracaídas no se desplegó. El piloto cayó pesadamente sobre la pista y murió, pero, irónicamente su aparato el 0662/3-A-309 resultó poco dañado y volvió a prestar servicio después de ser reparado.

La misión del 23 de mayo tuvo escasos resultados y resulta difícil identificar a los barcos que fueron atacados esa tarde por Castro Fox y sus dos camaradas. Sólo quedaban dos aviones que podían ser utilizados operacionalmente y se decidió suspender los vuelos de combate, hasta tanto hubiese más aparatos disponibles. Los temores de la unidad sobre inconvenientes en los sistemas de alimentación de combustible y en los equipos de eyección demostraron estar bien fundados. A pesar de todo, se reanudaron las misiones y un vuelo de Skyhawks de la 3ra. Escuadrilla atacó posiciones británicas en Broken Island el 8 de junio. Una incursión similar fue realizada por el teniente de navío Rotolo en la zona de Darwin el 12 de junio, pero tampoco esta vez se logró nada concreto. En esa ocasión Rotolo se desprendió de sus bombas cuando creyó que se acercaba un ''Sea Harrier''.

La 3ra. Escuadrilla de Caza Ataque realizó 34 salidas entre mediados de abril y el 14 de junio. Su guerra fue breve pero más bien sangrienta y en el otoño (septentrional) se encontraba de retorno en Espora, con la mayoría de sus máquinas reparadas. Siete A-4Q estaban en el inventario hasta el 11 de noviembre de 1982 cuando se perdió otro en un fatal accidente en Espora. Los remanentes incluian aparentemente a los que habían sido radiados al comienzo de la guerra y el que se salió de pista el 23 de mayo. Parece que una de las lecciones de los acontecimientos del 21 de mayo fue bien asimilada, porque en el otoño (septentrional) comenzaron a recibir un nuevo camuflaje, más llamativo.

En 1983 la unidad se encontraba todavía en Espora, operando con los ''Skyhawks'' A-4Q bajo el comando del ahora capitán de fragata Alberto Philippi. Los veteranos Skyhawks utilizados como apoyo por la infantería de marina, se hallaban desplegados en el portaviones ''25 de Mayo'' aunque complementados por los ''Super Etendards'' de la 2da. Escuadrilla de Caza y Ataque. A pesar de las expresiones de deseo de sus tripulaciones de la 3ra. Escuadrilla no parecía que iba a recibir máquinas A-4M de la Infantería de Marina de EE.UU. ni el modelo A-4E/F israelí en un futuro previsible.

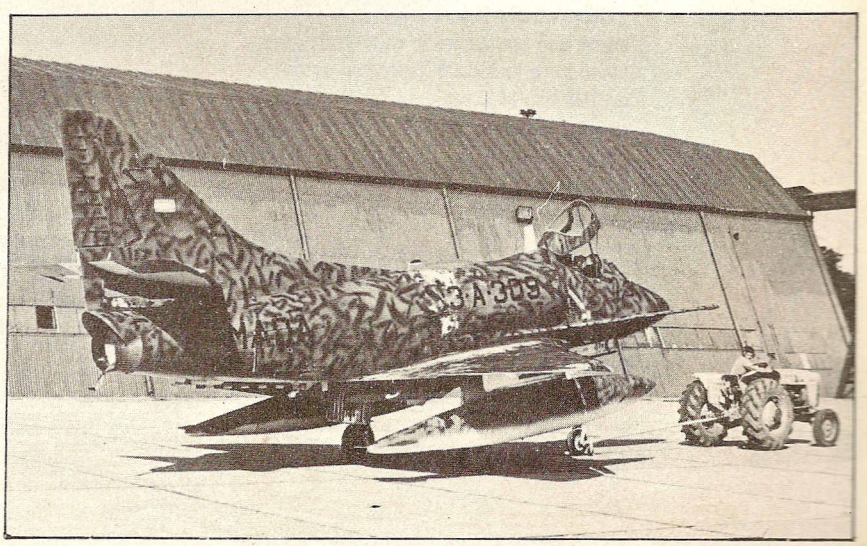
PILOTOS

Los pilotos de la 3ra. Escuadrilla de Caza y Ataque que se embarcaron en el portaaviones ''25 de Mayo'' primero y fueron desplegados a Río Grande después eran:

Capitán de corbeta R. A. Castro Fox (comandante); capitán de corbeta A. J. Philippi; capitán de corbeta C. M. Zubizarreta (muerto en acción); teniente de navío J. C. Arca; teniente de navío M.A. Benítez; teniente de navío C. Oliveira; teniente de navío B. Rotolo; teniente de navío R. G. Sylvester; teniente de fragata C. Lecour; teniente de fragata M. G. Márquez (muerto en acción); teniente de fragata D. Olmedo; teniente de corbeta F. Medici.

Izquierda: El capitán de corbeta Alberto Philippi y –der.– el teniente de navío J. C. Arca, posan después de la guerra frente al 0657/3-A-304, uno de los A-4Q que como ellos sobrevivió a los combates. Ambos fueron derribados el 21 de mayo luego de atacar con éxito a la HMS "Ardent" en San Carlos. Philippi se salvó eyectando sobre la margen oriental del estrecho de San Carlos y Arca, con su avión maltrecho logró alcanzar Puerto Argentino, en cuyas proximidades también debió eyectarse. Pocos días después se reintegraban a su unidad. (Marcel Yves Martin).

Abajo: Un raro esquema de camouflage fue ensayado después de la guerra en el 0662/ 3-A-309, según se ve en esta foto tomada en Espora en setiembre de 1982. Consistía en dos tonalidades de marrón, oscuro sobre claro. Como curiosidad, debe consignarse que se trata del mismo avión en que halló la muerte el capitán de corbeta Carlos Zubizarreta en el accidente ocurrido en Río Grande el 23 de mayo de ese mismo año y en el que la máquina no sufrió mayores daños. (K. Ebata).



CARACTERISTICAS INDIVIDUALES

Cuando los Skyhawks de la 3da. Escuadrilla fueron desplegados a Río Grande el 9 de mayo de 1982 todos los aviones estaban pintados de gris, el color que tenían desde que fueron incorporados al CANA. El timón de deriva estaba decorado con una estilizada bandera nacional azul y blanca, pero todas las otras marcas eran en negro sobre el fondo gris-gaviota. La palabra ARMADA estaba en la parte posterior del fuselaje, el código de llamada en la tobera del motor y las dos últimas cifras en la nariz. El número de serie del aparato estaba en el centro del timón de deriva, mientras que la inscripción A.R.A. "25 de Mayo" fue ubicada en la parte superior.

Con los mismos pequeños números se hallaba la inscripción original de la aviación naval norteamericana, en la salida de la turbina, inmediatamente detrás de la palabra ARMADA. Se cree que para marzo de 1982 el CANA había suprimido las anclas dibujadas en la superficie superior de las alas, aunque permanecían en la inferior (el fuselaje no llevaba redondeles). Se cree que todos los aviones desplegados en Río Grande ostentaban la insignia de la 3ra. Escuadrilla, en el lado izquierdo del fuselaje, debajo de la cabina. Los tanques suplementarios eran grises o blancos y algunos estaban marcados con un relámpago negro. El nuevo camuflaje que reemplazo al color gris original no fue aplicado antes de junio de 1982 y fue ciertamente una innovación de postguerra.

El CANA informó de que disponía de ocho Skyhawks en condiciones operacionales al comienzo de las hostilidades y que otros dos fueron reacondicionados para volar. El aparato 0656/3-A-303 parece no haber figurado en el inventario del CANA en marzo de 1982, pese a su aparición en fotografías sin fecha que fueron publicadas durante y después de la guerra.

0654:

En marzo de 1982 con la 3ra. Escuadrilla con el número "3-A-301". Fue utilizado por el comandante, capitán de corbeta Castro Fox. Operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28 de marzo y el 5 de mayo de 1982 y fue desplegado a Río Grande desde Espora probablemente el 9/5/82. En uso en Espora en noviembre de 1982 todavía pintado con el color gris original.

0655:

No hay evidencias de su utilización hasta noviembre de 1982, cuando se lo vio en la 3ra. Escuadrilla con el número "3-A-302". Todavía estaba pintado con el color gris original pero a comienzos de 1983 fue camuflado con un esquema marrón oscuro y verde.

0657:

Con la 3ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-304". Se presume que fue utilizado durante la guerra. Cuando se lo vio en Espora en noviembre de 1982 se lo había camuflado en marrón oscuro y verde, aunque se informó que para mayo de 1984 se retornó al esquema gris claro.

0658:

Con la 3ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-305". Operó desde el "25 de Mayo" con las fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28/3 y el 5/5/82 y fue visto en el aeródromo de Puerto Argentino poco después del 2/4/82. Desplegado en Río Grande desde Espora hacia el 9/5/82. Utilizado en Espora en mayo de 1984.

0659:

Con la 3ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-306". Probablemente operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79, entre el 28/3 y el 5/5/82, ciertamente desplegado a Río Grande hacia el 9/5/82. Luego de la guerra se lo camufló de marrón oscuro y verde y resultó totalmente destruido en un fatal accidente en Espora el 11/11/82.

0660:

Con la 3ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-307". Probablemente operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79, entre el 28/3 y el 5/5/82 y fue ciertamente desplegado a Río Grande el 9/5/82. El 21/5/82 luego de haber bombardeado con éxito a la "Ardent" fue derribado sobre el estrecho de San Carlos por un AIM-9L disparado desde el "Sea Harrier" XZ457 del Escuadrón 800, pilotado por el teniente Morrell. El piloto, capitán de corbeta Philippi se eyectó y regresó a la Argentina el 30/5/82. El avión se estrelló en el mar en la parte sur del estrecho.

0661:

No hay evidencias de que haya sido utilizado antes de setiembre de 1982, cuando se lo vio prestando servicios en la 3ra. Escuadrilla en Espora con el número "3-A-308". La última vez que se lo vio en esa base, en noviembre de 1982 seguía pintado de gris claro.

0662:

Con la 3ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-309". Probablemente operó con el "25 de Mayo" en las Fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28/3 y el 5/5/82 y ciertamente fue desplegado a Río Grande hacia el 9/5/82. Dañado en un accidente al aterrizar en Río Grande el 23/3/82, en el cual murió el piloto, capitán de corbeta Zubizarreta. En setiembre de 1982 había sido reparado y era utilizado en Espora con un nuevo camuflaje "a manchas". Estaba todavía en servicio en mayo de 1984.

0665:

Con la 3ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-312". Probablemente operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28/3 y el 5/5/82 y ciertamente fue desplegado a Río Grande alrededor del 9/5/82. El 21/5/82 después de haber bombardeado con éxito a la "Ardent" fue alcanzado sobre el estrecho de San Carlos por el fuego de los cañones del "Sea Harrier" XZ-457 del Escuadrón 800, del teniente Morrell. El piloto, teniente de navío Arca se eyectó del avión averiado cerca de Puerto Argentino y la máquina fue derribada por el fuego antiaéreo argentino. Se estrelló en la costa a unos 400 metros del perímetro del aeródromo.

0667:

Con la 3ra. Escuadrilla en marzo de 1982, con el número "3-A-314". Operó desde el "25 de Mayo" con las Fuerzas de Tareas 20 y 79 entre el 28/3 y el 5/5/82 y fue desplegado a Río Grande alrededor del 9/5/82. El 21/5/82 intentó bombardear a la "Ardent" y se desintegró sobre el estrecho de San Carlos tras un ataque con cañones por parte del "Sea Harrier" XZ 500 del Escuadrón 800 del teniente de fragata Leeming. Murió el piloto, teniente de fragata Márquez.

Walterium

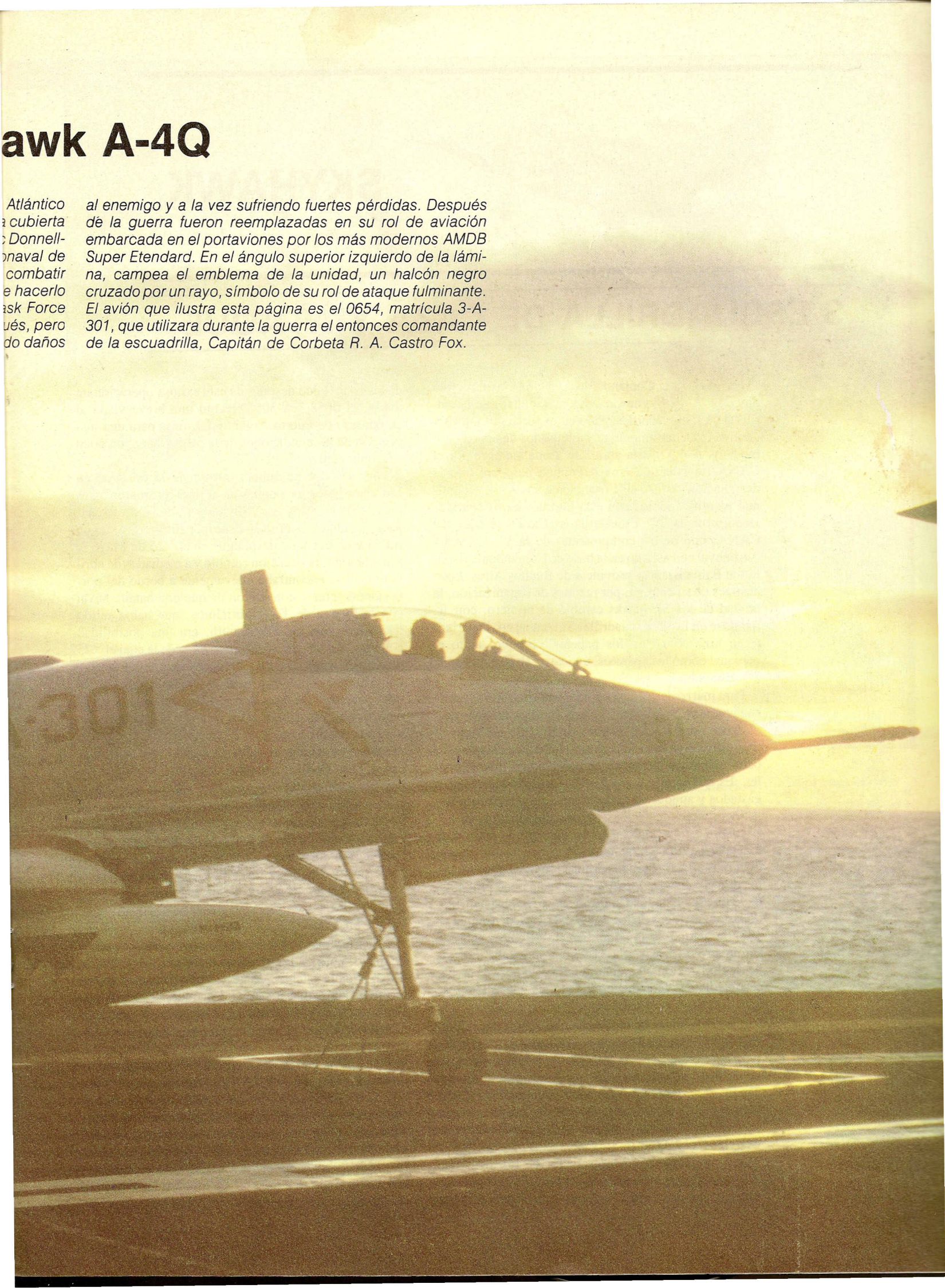
Skyh

Recortada su silueta contra el crepúsculo de
Sur, se ve listo para entrar en operaciones desde
del portaviones ARA "25 de Mayo", a uno de los M
Douglas A-4Q Skyhawk de la 3a. Escuadrilla Aer
Caza y Ataque. Estas máquinas no alcanzaron a
embarcadas, aún cuando estuvieron muy cerca d
al comenzar mayo de 1982, en un ataque a la T
que no llegó a concretarse. Lo hicieron días desp
ya desde la base terrestre de Río Grande, infligier

awk A-4Q

Atlántico
a cubierta
Donnell-
onaval de
combatir
e hacerlo
ask Force
ués, pero
do daños

al enemigo y a la vez sufriendo fuertes pérdidas. Después de la guerra fueron reemplazadas en su rol de aviación embarcada en el portaviones por los más modernos AMDB Super Etendard. En el ángulo superior izquierdo de la lámina, campea el emblema de la unidad, un halcón negro cruzado por un rayo, símbolo de su rol de ataque fulminante. El avión que ilustra esta página es el 0654, matrícula 3-A-301, que utilizara durante la guerra el entonces comandante de la escuadrilla, Capitán de Corbeta R. A. Castro Fox.



La más completa información sobre las unidades y aviones que lucharon en 1982 en la mayor batalla aeronaval desde la 2ª Guerra Mundial

En una conocida fotografía del Comando de Aviación Naval se ven volando en formación ocho A-4Q Skyhawks de la Armada Argentina. Esta imagen fue captada antes de la guerra y en ella se observa entre otros al 3-A-314, avión que fue derribado el 21 de mayo de 1982 sobre el Estrecho de San Carlos por un Sea Harrier del Escuadrón 800 (detalles del combate en el fascículo 3 de esta obra) perdiendo la vida su piloto, el teniente de fragata Marcelo Márquez. Más atrás puede verse al 3-A-307 que también se perdió en la misma acción luego de bombardear la fragata inglesa HMS "Ardent", aunque su piloto el capitán de corbeta Alberto Philippi eyectó y felizmente sobrevivió.